Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/1042

03. 04. 95

Antrag

der Abgeordneten Elke Ferner, Michael Müller (Düsseldorf), Gerd Andres, Wolfgang Behrendt, Dr. Ulrich Böhme (Unna), Edelgard Bulmahn, Marion Caspers-Merk, Dr. Marliese Dobberthien, Annette Faße, Monika Ganseforth, Angelika Graf (Rosenheim), Dr. Liesel Hartenstein, Klaus Hasenfratz, Reinhold Hiller (Lübeck), Lothar Ibrügger, Susanne Kastner, Walter Kolbow, Horst Kubatschka, Dr. Uwe Küster, Konrad Kunick, Klaus Lennartz, Christoph Matschie, Heide Mattischeck, Ulrike Mehl, Jutta Müller (Völklingen), Günter Oesinghaus, Adolf Ostertag, Georg Pfannenstein, Karin Rehbock-Zureich, Otto Reschke, Siegfried Scheffler, Horst Schmidbauer (Nürnberg), Dietmar Schütz (Oldenburg), Dr. Angelica Schwall-Düren, Bodo Seidenthal, Horst Sielaff, Wieland Sorge, Dr. Peter Struck, Dr. Bodo Teichmann, Hans Georg Wagner, Dr. Konstanze Wegner, Reinhard Weis (Stendal), Berthold Wittich, Rudolf Scharping und der Fraktion der SPD

Minderung des Verkehrslärms an Straßen und Schienen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Je stärker die Umwelt durch steigende Motorisierung verlärmt wird, desto wichtiger werden Schutz und Erhaltung der Ruhe.

Zwei Drittel aller Bundesbürger fühlen sich durch Straßenverkehrslärm belästigt – in den neuen Bundesländern sogar über 80 %. 25 % der Bevölkerung geben an, sich durch Verkehrslärm sogar stark belästigt zu fühlen. Grund dafür: Mehr als die Hälfte aller Bundesbürger sind durchschnittlich einem Lärmpegel von über 55 dB(A) tagsüber ausgesetzt, ein Sechstel – das sind über zehn Millionen Einwohner – sogar von über 65 dB(A). Daran ist der Straßenverkehr mit über 50 % maßgeblich beteiligt.

Insgesamt hat die Lärmbelastung in der Bundesrepublik Deutschland ein gesundheitsgefährdendes Ausmaß angenommen.

Untersuchungen in lärmbelasteten Großstädten – mit über 65 dB(A) – zeigen, daß Bluthochdruck-Erkrankungen mit Herzkreislaufstörungen sowie verschiedene psychische Beeinträchtigungen signifikant höher sind als in ruhigeren Wohngebieten. Das Bundesgesundheitsamt schätzt, daß 2 % aller Herzinfarkte in Verbindung mit Belastungen durch Verkehrslärm zu sehen sind.

Neben den gesundheitlichen sind aber auch die sozialen und ökonomischen Auswirkungen des Verkehrslärms beträchtlich: Verödung ganzer Stadtteile und damit Verlust als soziale bzw. als Lebensräume, Stadtflucht, Wertminderung von Wohnungen und Grundstücken.

Straßenverkehrslärm muß deshalb bereits durch vorbeugende Planung vermieden werden, wobei allen Konzepten zur Verkehrsvermeidung eine herausragende Bedeutung zukommt. Darüber hinaus muß Lärm durch technische Maßnahmen an der Quelle bekämpft werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, ein umfassendes Programm zur Minderung des Verkehrslärms vorzulegen, das mindestens die folgenden Elemente enthält:

1. Vorlage eines Verkehrslärmschutz-Gesetzes ergänzend zur Verkehrslärmschutzverordnung mit dem Ziel, Lärmschutz-Maßnahmen auch für den Fall der Lärmsanierung an bestehenden Straßen und Schienen verbindlich zu machen: Es sind die rechtlichen Grundlagen zu schaffen, damit der Träger der Baulast zur Lärmsanierung verpflichtet wird, wenn der Mittelungspegel des von der Straße oder Schiene ausgehenden Verkehrslärms die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) um jeweils 5 dB(A) übersteigt.

   Die gegenwärtige Praxis des Bundes und einiger Länder, Lärmsanierung zu betreiben entsprechend der Haushaltslage – aber ohne Rechtsanspruch der Betroffenen –, reicht nicht aus, zumal die dabei angewandten Sanierungs-Immissionsgrenzwerte wesentlich zu hoch sind.

   Im Vorgriff auf diese Regelung sind in den Haushalten 1995 und 1996 Mittel für ein Lärmsanierungsprogramm an der Schiene einzustellen, vergleichbar dem bestehenden Verfahren für die Lärmsanierung an Bundesstraßen; dafür sind Mittel aus dem Straßenbauhaushalt umzuschichten.

   Im Rahmen eines Verkehrslärmschutz-Gesetzes ist auch die Lärmschutz-Problematik eng beieinander liegender paralleler Verkehrswege eindeutig zu regeln: Es ist sicherzustellen, daß die Summe der von diesen Verkehrswegen ausgehenden Lärmemissionen die vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte in den zu schützenden Gebieten nicht übersteigt.

2. Umfassende Ermittlung der gegenwärtigen Lärmbelastung entlang von Bundesfernstraßen in Form von Lärmkarten als Vorbedingung für Maßnahmen zur Lärmminderung und Lärmsanierung: In diesen Lärmkarten sollte deutlich werden, welchen Lärmpegeln welche Flächen ausgesetzt sind, wie viele Menschen davon betroffen und welche (Nah-)Erholungsgebiete dadurch beeinträchtigt werden.

3. Minderung der Lärmemissionen bei Nutzfahrzeugen: Der derzeit gültige EG-Zeitplan zur Absenkung der Geräuschgrenzwerte für Nutzfahrzeuge ist unzureichend. Die Belastungen durch Fahrzeuge über 3,5 t – LKW, Busse, Entsorgungs- und

Baufahrzeuge etc. – könnten schon heute spürbar gesenkt werden; die Techniken stehen zur Verfügung. Die Vorschriften müssen um Regelungen für Reifen-Fahrbahngeräusche ergänzt werden.

Für lärmarme Nutzfahrzeuge, die die zukünftigen EG-Grenzwerte schon heute erfüllen, sollten Benutzervorteile – bzw. für nichtlärmarme Nutzfahrzeuge sollten Fahrbeschränkungen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Nachtfahrverbote – möglichst umfassend – auch auf sensiblen Teilstrecken der Bundesfernstraßen – eingeräumt werden. Dazu gehören eine deutliche Kennzeichnung und Überwachung.

4. Einführung eines allgemeinen Tempolimits auf Bundesautobahnen im Rahmen einer europäischen Harmonisierung. Darüber hinaus sind die Möglichkeiten eines weitergehenden streckenbezogenen Tempolimits aus Lärmschutzgründen auf Bundesfernstraßen zu nutzen. Die Überprüfung des LKW-Tempolimits ist zu verbessern.

5. Allgemeine Einführung von Tempo 30 in den Wohngebieten der Städte: Auf Straßen, die mit der gelben Raute gekennzeichnet werden, können abweichende Geschwindigkeitsregelungen festgelegt werden.

6. Änderung der Straßenbaurichtlinien mit dem Ziel, künftig den Einsatz lärmmindernder Straßenbeläge (Flüsterasphalt) auf Straßen, bei denen eine Lärmminderung durch Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht sinnvoll ist, verbindlich zu machen.

7. Novellierung der TA Lärm mit dem Ziel, eine bessere Berücksichtigung des betrieblich bedingten Verkehrslärms zu ermöglichen: In diesem Zusammenhang ist die Festlegung einer zulässigen Gesamtbelastung notwendig.

   In diesem Zusammenhang wird die Bundesregierung gebeten zu prüfen, wie künftig die Zuordnung der Lärmemissionen durch anliefernde Fahrzeuge (im Umfeld des Betriebs) zu den Betriebsgeräuschen nach TA Lärm ermöglicht werden kann. Insbesondere ist zu untersuchen, ob und wie bei der Beurteilung der Lärmemissionen von Anlagen im Sinne des BImSchG nicht nur die Lärmemissionen der Anlage selbst, sondern auch die Auswirkungen der Anlage auf das Verkehrsaufkommen und damit die Schallemissionen des durch die Anlage erzeugten Verkehrs berücksichtigt werden können.

8. Überprüfung, ob die derzeit gesetzlich vorgeschriebenen Beurteilungsverfahren noch dem neuesten Stand der Lärmbekämpfungs-Technik entsprechen: Die Methoden zur Erfassung des Lärms müssen mit den Empfindungen des Menschen übereinstimmen. Diesen Anforderungen wird der „energieäquivalente Dauerschall-Pegel" allein nicht gerecht. Bei kurzen herausragenden Einzelschall-Ereignissen reicht es nicht aus, die Schallenergien aufzusummieren und einen Mittelwert zu bilden; vielmehr müssen für diese Fälle ergänzende Regelungen auch im Bereich Verkehr eingeführt werden.

9. Weitere Verbesserung des Anti-Manipulationskatalogs für Zweiräder: Durch eine Kennzeichnungspflicht von Bauteilen und durch Unveränderbarkeit von Bauteilen und Abgasschalldämpfern sollen Manipulationen verhindert, erschwert, leicht erkannt und bestraft werden können.

10. Bei baulichen Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärm müssen vor allem für den Wohnungsbereich anspruchsvolle Kriterien erfüllt werden, damit man wenigstens dort seine Ruhe finden kann.

Bonn, den 30. März 1995

Elke Ferner
Michael Müller(Düsseldorf)
Gerd Andres
Wolfgang Behrendt
Dr. Ulrich Böhme (Unna)
Edelgard Bulmahn
Marion Caspers-Merk
Dr. Marliese Dobberthien
Annette Faße
Monika Ganseforth
Angelika Graf (Rosenheim)
Dr. Liesel Hartenstein
Klaus Hasenfratz
Reinhold Hiller (Lübeck)
Lothar Ibrügger
Susanne Kastner
Walter Kolbow
Horst Kubatschka
Dr. Uwe Küster
Konrad Kunick
Klaus Lennartz
Christoph Matschie
Heide Mattischeck
Ulrike Mehl
Jutta Müller (Völklingen)
Günter Oesinghaus
Aolf Ostertag
Georg Pfannenstein
Karin Rehbock-Zureich
Otto Reschke
Siegfried Scheffler
Horst Schmidbauer (Nürnberg)
Dietmar Schütz (Oldenburg)
Dr. Angelica Schwall-Düren
Bodo Seidenthal
Horst Sielaff
Wieland Sorge
Dr. Peter Struck
Dr. Bodo Teichmann
Hans Georg Wagner
Dr. Konstanze Wegner
Reinhard Weis (Stendal)
Berthold Wittich
Rudolf Scharping und Fraktion

Begründung

Lärm ist in der Bundesrepublik Deutschland nahezu allgegenwärtig; er erreicht die Menschen in Wohnungen ebenso wie in Erholungsgebieten. Lärm führt zu hoher persönlicher Betroffenheit: Er wird gerade dann als besonders lästig empfunden, wenn das Erholungs- und Ruhebedürfnis am größten ist – in den Abend- und Nachtstunden, am Wochenende etc. Die Folge ist: Der Mensch flieht immer weiter mit dem Auto, um den Folgen des Autos zu entkommen – ein vergebliches Unterfangen.

Als besonders belastend wird der Verkehrslärm schon heute erlebt. Die von der Bundesregierung prognostizierten Steigerungen des Verkehrsaufkommens lassen jedoch eine weitere Ausbreitung des Verkehrslärms erwarten.

Auch die ökonomischen Folgekosten des Lärms sind hoch: Die OECD schätzt sie für die Bundesrepublik Deutschland auf

2,8 Mrd. DM; andere Schätzungen gehen noch höher (30 Mrd. DM: Wicke; 15 Mrd. DM: UPI). Mietpreisuntersuchungen zeigen, daß die Mieten mit jedem zusätzlichen Dezibel im Durchschnitt 0,9 % abnehmen.

Zu II. Nummer 1

In einer Entschließung zur Verkehrslärmschutzverordnung hat der Bundesrat am 16. März 1990 seine Auffassung bekräftigt, daß eine gesetzliche Regelung für die Lärmsanierung an Straßen und Schienenwegen dringend erforderlich ist.

Unzumutbar hohe Lärmbelastungen treten gerade an bestehenden Verkehrswegen auf. Die Lärmsanierung ist für Bundesfernstraßen lediglich haushaltsrechtlich geregelt. Ein Rechtsanspruch auf Einhaltung bestimmter Immissionsgrenzwerte besteht nicht; Sanierung bzw. Entschädigung erfolgen lediglich entsprechend der Haushaltslage.

Bei der Lärmsanierung an Schienen gibt es noch nicht einmal haushaltsrechtliche Regelungen. Die vom Schienenlärm Betroffenen sind bislang schutzlos geblieben. Künftig muß die Lärmsanierung an Schienen geregelt werden, wobei Strecken mit lärmintensivem Güterverkehr Priorität haben sollten.

Zu II. Nummer 2

Mit Hilfe von Lärmkarten sind die besonders belasteten Gebiete zu ermitteln und abzugrenzen. Vordringlich sind dabei die Wohngebiete sowie die Erholungsgebiete, da auch letztere in ständig steigendem Maße ihre touristische und Erholungsqualität einbüßen. Insofern ist Lärmminderung aktive Wirtschaftsförderung i. S. der Förderung des Fremdenverkehrs in z. T. unterentwickelten Regionen.

Ziel ist, die Belastung der Bevölkerung durch Verkehrslärm systematisch abzubauen, gesundheitliche Risiken zu beseitigen sowie den Wohn- bzw. den Erholungswert der zu schützenden Gebiete zu erhöhen. Die Dringlichkeit von Abhilfemaßnahmen ist zu bewerten, und danach sind gezielte Lärmminderungsmaßnahmen zu treffen.

Der Bund steht dabei unmittelbar in der Verantwortung: Erste Ergebnisse niedersächsischer Lärmminderungspläne zeigen, daß die Beurteilungspegel in Bundesstraßen-Abschnitten deutlich höher sind als im übrigen Straßennetz. Diese signifikanten Unterschiede treten besonders nachts auf und zeigen deutlich die LKW-Problematik.

Nicht immer sind kostenintensive bauliche Maßnahmen erforderlich. Auch mit administrativen Maßnahmen wie LKW-Umleitungen und Geschwindigkeitsabsenkungen können Lärmminderungen erzielt werden.

Zu II. Nummer 3

Am störendsten wird der Lärm von LKWs erlebt, die die lautesten Fahrzeuge des Straßenverkehrs sind. Ihre Geräuschemissionen

liegen um ca. 13 dB(A) über denen von PKWs; schon bei einem Anteil von 5 bis 10 % am Verkehrsvolumen bestimmen sie den Gesamtpegel des Verkehrslärms. Für knapp 14 % der Bevölkerung verursacht allein der LKW-Verkehr nachts Lärmbelastungen über 55 dB(A).

Die ab 1995/1996 europaweit gesenkten Lärm-Grenzwerte für PKWs, LKWs und Busse entsprechen schon heute dem Stand der Technik.

Grenzwerte in dB (A)

	heute	ab 1995/96
PKW	77	74
Busse < 150 kW	80	78
Busse > 150 kW	83	80
Kleinbusse < 2 t Lieferwagen	78	76
Kleinbusse bis 3,5 t Lieferwagen	79	77
LKW > 5 t < 5 kW	81	77
LKW 75 bis 150 kW	83	78
LKW > 150 kW	84	80

Zu II. Nummer 4

Zwischen Geschwindigkeit und Lärm besteht ein unmittelbarer Zusammenhang. Als Faustregel gilt, daß der Geräuschpegel um 8 dB(A) zunimmt, wenn die Geschwindigkeit verdoppelt wird. Durch eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann die Zahl der besonders lauten Einzelereignisse (Vorbeifahrten) verringert werden. Beim PKW steigt der Vorbeifahrtpegel z. B. zwischen Tempo 80 km/h und 150 km/h von rund 77 dB(A) auf 85 dB(A).

Zu II. Nummer 5

Untersuchungen des Umweltbundesamtes 1993 zeigen: Durch Tempo 30 wird die Lärmbelastung um ca. 3 dB(A) reduziert. Dies entspricht einer Halbierung der Verkehrsmenge.

Zu II. Nummer 6

Der Nachweis für die Eignung von speziellem Straßenbelag (Flüsterasphalt) zur Lärmminderung außerorts wurde durch entsprechende FuE-Vorhaben des BMV und des BMU erbracht.

Zu II. Nummer 7

Der Schutzanspruch der Nachbarschaft und der Allgemeinheit vor schädlichen Umwelteinwirkungen wird begrenzt auf die Immissionswirkungen der Anlagen im Anwendungsbereich der TA Lärm. Dabei bleibt unberücksichtigt, daß auf eine bestimmte Nachbarschaft im Einzelfall eine Vielzahl von Lärmquellen einwirken kann. Wenn aber alle Lärmverursacher die für sie geltende Grenze der schädlichen Umwelteinwirkungen ausschöpfen, kann

die Gesamtwirkung ergeben, daß die Grenze der Gesundheitsgefahren weit überschritten wird. Als erster Schritt zur Berücksichtigung der Gesamtbelastung ist deshalb mindestens der Verkehrslärm mit einzubeziehen, der durch die betroffenen Anlagen selbst erzeugt wird – insbesondere der Lärm der anliefernden Fahrzeuge.

Zu II. Nummer 8

Die bestehenden Unzulänglichkeiten und Versäumnisse des Lärmschutzes müssen behoben werden. Neuere Erkenntnisse der Lärmwirkungs-Forschung und der Meßtechnik müssen umgesetzt werden.

Zu II. Nummer 9

Für verschiedene Fahrzeuge werden Kennzeichnungen aufgrund von EG-Verordnungen, Vorschriften der StVZO und auf freiwilliger Basis von den Herstellern durchgeführt. Eine generelle Kennzeichnungspflicht aller Teile mit möglichen gravierenden Lärmauswirkungen besteht noch nicht.

Für nicht EG-richtlinienkonforme Auspuff- und Austauschauspuff-Anlagen besteht allerdings schon heute ein Verkaufsverbot.



Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333